

Initiatives ministérielles

La première chose que le projet de loi devrait prévoir, c'est la réduction ou la suppression des facteurs de coût déraisonnables pour les compagnies ferroviaires. À cet égard, mentionnons les taxes fédérales sur le carburant, les longues échéances concernant la déduction pour amortissement, les frais de demande et de renouvellement ainsi que l'autorisation du Cabinet pour l'abandon de lignes de chemin de fer.

Nous devons aussi résoudre des problèmes dans les provinces. Au niveau provincial, les taxes sur le carburant et la propriété ainsi que les lois sur la main-d'oeuvre ont des répercussions sur la compétitivité des compagnies de chemin de fer relevant du fédéral et sur leur capacité de se départir des lignes peu fréquentées sans entraîner la perte de cette infrastructure ferroviaire. Ce n'est pas en fermant les yeux qu'on réglera le problème.

L'autre problème important, c'est que ce projet de loi est dépourvu d'une orientation claire. L'objectif ultime de la déréglementation dans le secteur ferroviaire, c'est d'établir une industrie axée sur le marché et réglementée par celui-ci, qui puisse soutenir la concurrence américaine. C'est peut-être une tâche énorme, j'en conviens, mais le projet de loi C-101 non seulement empêche le marché d'être l'ultime arbitre par rapport aux prix, mais il tente aussi de limiter l'accès à l'arbitre actuel par des dispositions comme les paragraphes 27(2) et 34(1).

Je pourrais parler beaucoup plus en détail des lacunes du projet de loi à l'étude et des solutions aux problèmes auxquels se heurtent l'industrie ferroviaire et les expéditeurs canadiens, mais les dispositions prises par le gouvernement libéral pour supprimer le débat à l'étape de la deuxième lecture limitent grandement le temps dont nous disposons.

Soyez assuré que je vais parler en détail de ces solutions lors des audiences du comité et que je vais veiller à ce que toutes les parties concernées puissent communiquer leurs préoccupations à leurs élus. J'invite les députés libéraux à se montrer coopératifs dans le cadre de cet exercice et à accepter de tenir compte des besoins de l'industrie du transport du Canada au lieu de ne se préoccuper que de son programme sectaire.

M. Joe Fontana (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi de donner au porte-parole réformiste l'assurance que le gouvernement et le comité tenteront d'obtenir des observations positives et constructives du Parti réformiste, même s'il semble toujours critiquer et n'avoir strictement rien de positif à dire sur quoi que ce soit.

Je prends aujourd'hui la parole pour appuyer le projet de loi C-101 et la motion du ministre des Transports visant le renvoi de cette mesure au Comité permanent des transports, avant la deuxième lecture.

Il s'agit d'un projet de loi important. Le transport a des effets sur nos vies quotidiennes et des répercussions d'une vaste portée sur les échanges commerciaux actuels. Le gouvernement propose un programme global et un plan d'avenir pour remanier la lourde structure de règlements, la propriété définitive et la participation dans les transports, notamment dans le secteur ferroviaire. Certes, le projet de loi traite de tous les modes de transport, mais il ne fait pas de doute que les dispositions les plus

discutées concernent l'industrie du rail, de sorte que j'en ferai l'objet principal de mes observations.

À cet égard, je considère que les quelque 30 chemins de fer qui exercent leur activité au Canada en sont à un point tournant. Le CN et le CP sont deux grands réseaux de transport qui dominent le secteur des transports de marchandises et qui, à l'instar d'autres chemins de fer, ont réussi à survivre au récent ralentissement économique.

• (1230)

Le CN et le CP y sont parvenus en adoptant de nouvelles formules de commercialisation mieux adaptées aux quelque 25 000 expéditeurs qu'ils desservent. Ils ont également élargi les liens intermodaux avec l'industrie du camionnage et mis en oeuvre une nouvelle technologie et de nouvelles méthodes.

De sévères mesures d'austérité ont été prises et, depuis 1983, le CN et le CP ont abandonné 20 p. 100 de leurs lignes de chemin de fer. Le nombre d'emplois a diminué de 40 p. 100.

À l'aube du XXI^e siècle, toutefois, j'estime que le CN et le CP doivent s'adapter encore aux nouvelles tendances, à la concurrence accrue et à la nécessité de réduire les coûts. Les efforts de réduction de coûts consentis par le CN et le CP ont été neutralisés par les obstacles administratifs qu'ils doivent surmonter pour adapter leurs réseaux ferroviaires à leurs principaux marchés. Comme le ministre des Transports a fait allusion au processus proposé pour la rationalisation des chemins de fer, je voudrais faire suite à ses observations.

À l'instar de la question des droits des expéditeurs, la question de la rationalisation des chemins de fer peut prêter à controverse. Je vais d'abord inscrire la question dans le contexte de la situation qui prévaut maintenant dans le secteur ferroviaire. Le réseau de chemins de fer principal est beaucoup trop grand. En dépit des efforts de réduction du réseau ferroviaire consentis ces dernières années par les deux chemins de fer, 84 p. 100 du trafic du CN et du CP n'utilise que le tiers du réseau.

Le caractère de confrontation du processus et sa longueur peuvent nuire à la vente des lignes sous-utilisées aux chemins de fer secondaires. D'aucuns estiment même que cela peut entraîner le déclassement délibéré de lignes secondaires. Une ligne doit être non rentable ou sur le point d'être abandonnée pour être vendue. C'est la création de lignes secondaires que nous voulons promouvoir dans le projet de loi dont nous sommes saisis.

Le processus de vente des lignes de chemin de fer prévu dans la loi actuelle peut être long et indûment prolongé. Dans un cas, le propriétaire et l'acheteur intéressé s'étaient entendus sur les conditions de la vente, notamment, sur le maintien du service, mais en raison du processus complexe et de toutes les approbations prévues dans la Loi nationale sur les transports, les formalités préalables ont pris deux ans, ce qui a coûté 10 millions de dollars par année au CP, avant que la vente ne puisse être conclue.

Aux États-Unis, la vente d'une ligne, non pas son abandon, mais la vente par un exploitant à un autre, peut se faire en aussi peu que sept jours. Les acheteurs n'ont qu'à prouver que le public a besoin du service et qu'ils ont les moyens financiers voulus pour acheter et exploiter la ligne.

C'est en modifiant la réglementation que le gouvernement fédéral peut le mieux aider les sociétés ferroviaires à réduire leurs frais et c'est ce que nous avons l'intention de faire.